

Состояние и актуальные задачи в сфере общественного транспорта города харькова

Харченко В.Ф., Далека В.Ф., Сосипатров А.М., Харьковская национальная академия городского хозяйства.

Полноценная жизнедеятельность и устойчивое развитие современного мегаполиса немислимы без качественно и надёжно функционирующего общественного транспорта.

Важной составляющей системы городских пассажирских перевозок является транспорт *электрический*. Государственной программой развития городского электротранспорта на 2007-2015 годы предусмотрено уточнение органами местного самоуправления комплексных схем развития городского пассажирского транспорта и схем организации движения с целью увеличения объёма пассажироперевозок городским электротранспортом в городах с повышенным уровнем загрязнения окружающей среды, в зонах массового отдыха и плотной жилой застройки. Однако в последнее время со всей отчётливостью проявились тенденции "сворачивания" системы экологически и социально значимого *наземного* электротранспорта Харькова: усиливается противоречащее законодательству дублирование линий электротранспорта маршрутами частных автоперевозчиков, закрываются одно за другим троллейбусные и трамвайные депо, демонтируются трамвайные линии. Во многих странах в 50-60-е годы XX века весьма развитые трамвайные сети также подверглись демонтажу. Но последующее ухудшение экологической обстановки, появление заторов, снижение безопасности дорожного движения привели к осознанию городскими властями ошибочности таких решений. В результате через 20-30 лет легкорельсовые сети были восстановлены, но со значительно большими затратами. Еще в 2004 г. Международный союз общественного транспорта (UITP) опубликовал свою "Дрезденскую Декларацию" о важности сохранения и модернизации трамвайных сетей. Документ содержит рекомендации адресованные лицам и органам, принимающим решения в странах Центральной и Восточной Европы, а также в странах СНГ. Перемещение людей в Харькове в основном осуществляется электротранспортом, поэтому городская власть должна быть заинтересована в его сохранении и развитии, чтобы гарантировать устойчивое развитие и устойчивую мобильность жителей. В соответствии с рекомендациями UITP, начинать следует с пилотного проекта, и появление такой пилотной линии является проверенным способом показать безусловную эффективность, высокое качество транспортного обслуживания и возможность поэтапного развития. Это может быть модернизация трамвайной линии, связывающей Алексеевский жилмассив с Южным вокзалом, или Салтовский жилмассив с промышленным Орджоникидзеvским районом. Также следует рассмотреть возможность

использования опыта ЕС, в первую очередь Германии, по организации трамвайного движения не только в городе, но и на загородных железнодорожных линиях, что существенно повышает гибкость и качество транспортного обслуживания.

Для обеспечения надлежащего уровня перевозок пассажиров общественным транспортом крайне важно наладить безубыточное функционирование соответствующих коммунальных предприятий, прежде всего, — наземного городского электротранспорта.

Мероприятия, направленные на достижение безубыточности

1. Сокращение затрат в системе городского пассажирского транспорта

Необходимо уменьшение постоянных и удельных переменных расходов на выполнение перевозок, когда на предприятии внедряется экономически выгодная для коллектива политика ресурсосбережения.

2. Совершенствование тарифной политики

В сегодняшней, унаследованной с советских времён затратной модели хозяйствования, за перевозку установлена единая цена безотносительно количественных и качественных показателей предоставленной услуги. Это — экономический нонсенс, и задачей менеджмента коммунальных предприятий должна быть разработка и реализация гибкой тарифной политики. Максимальной собираемости платы за проезд будет способствовать внедрение дифференцированного тарифа в зависимости от дальности поездки, что позволит достичь увеличения пассажиропотока. Введение платы за фактический километраж поездки с использованием смарт-карты представляет собой меру, повышающую социальную справедливость в оплате. Каждый оплатит сам за себя, и не будет спонсировать того, кто ездит часто и на дальние расстояния.

Дотация из городского бюджета может выделяться по следующим схемам:

- 1) на определённую, заранее запланированную сумму, и тогда предприятие получит уменьшение постоянных расходов за счёт бюджета;
- 2) в виде доплаты к полученным доходам как доля цены за одну поездку, умноженная на объём предоставленных услуг, и тогда предприятие получит стимул к увеличению перевозок.

3. Совершенствование системы управления пассажироперевозками

Существующая транспортная система в Харькове не отвечает современным требованиям к техническому уровню организации движения. Отсутствие современной автоматизированной системы диспетчерского управления не позволяет исключить непроизводительную транспортную работу. Применение технологий спутниковой навигации даст возможность обеспечить полный, непрерывный контроль и прозрачность работы транспорта; повысить окупаемость транспортного комплекса и эффективность использования подвижного состава за счет

сокращения непроизводительных пробегов, времени простоя, затрат на оплату труда диспетчеров конечных станций и увеличения машино-(вагоно-)часов на линии; повысить точность и регулярность движения транспорта; улучшить дисциплину перевозок и безопасность движения. Подобные системы эксплуатируются в развитых странах уже более 15 лет. Фактическое выполнение плановых заданий в автоматизированных диспетчерских системах достигает 98 %; нарушения линейной дисциплины водителями сокращаются на 30-35 %; количество жалоб со стороны пассажиров на нерегулярность движения снижается на 35-40 %. Создание автоматизированной системы управления движением позволит сократить линейно-диспетчерский персонал и перейти от эксплуатации множества конечных диспетчерских пунктов к созданию системы нескольких узловых пересадочных пунктов. Кроме этого, предоставление другим автоперевозчикам, в т.ч. такси, услуг автоматизированной диспетчерской службы на договорной основе позволит также получить дополнительный доход.

4. Совершенствование форм и методов оплаты проезда

Важнейшим направлением повышения окупаемости общественного транспорта является внедрение современных методов оплаты проезда и мониторинга пассажиропотоков. В Харькове на наземном общественном транспорте отсутствует точное знание количества предоставленных платных и бесплатных услуг, поскольку нет автоматизированных систем оплаты и контроля пассажироперевозок, а мониторинг пассажиропотоков ведётся визуальными методами. Требуется наладить объективный, надлежащим образом задокументированный учёт льготных пассажиров. Это может быть обеспечено применением новейших информационных технологий в системах сбора и контроля оплаты проезда. В развитых странах переходят от использования бумажных билетов на билеты с магнитной полосой или на основе бесконтактных смарт-карт. Использование маркетинговых приемов и рекламы позволяет оптимизировать реализацию проездных билетов и увеличить общий объем выручки.

5. Стимулирование использования населением общественного транспорта и отказа от поездок на индивидуальных легковых автомобилях

Развитие городов привело к тому, что индивидуальный автомобиль, призванный быть эффективным средством для улучшения качества жизни, превратился, вследствие лавинообразной автомобилизации в современном городе, в свою противоположность, и является одной из причин, вызывающих глобальный кризис нормального функционирования городской среды. Это проявляется в возникновении заторов, росте уровня шума и загрязнения воздушного бассейна, падении скорости движения, возрастании энергозатрат, увеличении числа жертв ДТП. В условиях массовой автомобилизации кардинально меняется роль общественного транспорта. Он становится не просто средством для перемещения людей по территории города, а важнейшим фактором

улучшения экологической обстановки, сокращения уровня заторов и ДТП, экономии энергоресурсов, уменьшения затрат на инвестиции в дорожное строительство, так как эффективно действующая система общественного транспорта уменьшает потребность жителей города в использовании индивидуальных автомобилей, за счет чего и достигаются перечисленные выше эффекты. Чтобы выполнить эту роль и действительно стать конкурентоспособным с индивидуальным автомобилем, общественный транспорт должен подвергнуться процессу коренного усовершенствования, что можно осуществить лишь на основе использования новейших достижений науки и техники. Необходимость ограничить движение индивидуальных автомобилей в отдельных районах (в основном центры городов) вызвала к жизни появление инновационных технологий, решающих задачу контроля нахождения транспортного средства в определенной зоне дорожно-уличной сети. Примером такого технического решения служит введенная в Лондоне система платного въезда индивидуальных автомобилей в центральную часть столицы Великобритании. Работа этой системы обеспечила снижение уровня задержек и заторов в центре города, уменьшение уровня загрязнения окружающей среды в среднем на 17 %, скорость движения автотранспорта возросла на 20 % и на 33 % увеличилась регулярность движения автобусов. Еще одно из инновационных направлений, которое за последние годы получило широкое развитие на общественном транспорте, относится к возникновению нового элемента городской транспортной инфраструктуры. Дело в том, что основное достоинство индивидуального автомобиля – беспересадочная доставка пассажира от места отправления до места назначения. Поездка же на общественном транспорте сопряжена с использованием различных видов транспорта и элементов инфраструктуры. Единая система транспортного обслуживания распадается при этом на ряд самостоятельных подсистем. Чтобы успешно конкурировать с индивидуальным автомобилем все эти подсистемы общественного транспорта должны быть наиболее полно интегрированы, обеспечивая удобство пересадок и приближение поездки к реализации принципа "от двери до двери" с высоким комфортом и скоростью. Один из путей реализации такой интеграции – это создание транспортно-пересадочных узлов в местах взаимодействия различных видов транспорта, представляющих собой целостные инженерные сооружения, обеспечивающие упорядоченную посадку и высадку пассажиров, оптимальную организацию процесса пересадки, и включающих в свой состав объекты обслуживания пассажиров. Строительство транспортно-пересадочных узлов активно идет в городах Франции, Германии, Испании, и опыт их использования свидетельствует о положительном влиянии на качество транспортного обслуживания и привлекательность общественного транспорта. Необходимой предпосылкой деятельности транспортного предприятия является наличие адекватной информации о количественных характеристиках спроса на перевозки, что требует

осуществления мониторинга пассажиропотоков. Также постоянной задачей является составление оптимальных относительно минимума транспортной работы планов (нарядов) выпуска подвижного состава на маршруты, пребывания на линии и возвращения в депо. Совершенство реализованных планов движения относительно полученных доходов и затраченной транспортной работы должны проверяться на регулярной основе. На предприятии должно быть сформировано аналитическое подразделение, призванное вырабатывать рекомендации по повышению эффективности эксплуатации на базе регулярно обновляемой информации о рынке транспортных услуг и по итогам транспортной работы. В Харькове слабым местом маркетинга пассажирского транспорта является система информирования о маршрутах общественного транспорта. В настоящее время существует нехватка информации об оптимальных маршрутах перемещения в городе, в связи с чем предлагается формирование информационной среды общественного транспорта, основой которой станут информационные киоски и стенды в основных пересадочных пунктах. Таким образом, нужна популяризация общественного транспорта, управление поездками населения, изменение их структуры в пользу общественного транспорта против личного автотранспорта.

Принятие того или иного направления, или их комбинации не гарантирует успеха без коренного реформирования устоявшихся регламентов деятельности предприятия. Реализация только мероприятий коммунальных предприятий общественного транспорта по сокращению затрат не позволит ощутимо повысить окупаемость и сократить потребности в дотациях. Требуются комплексные решения на уровне органов местного самоуправления с установлением в полном объёме договорных отношений между предприятиями-перевозчиками и горсоветом как заказчиком транспортных услуг, а также на государственном уровне с гарантиями выполнения соответствующих целевых программ. Стратегическим направлением *существенного* повышения окупаемости является системная реализация мероприятий по формированию рациональной маршрутной системы с учётом спроса населения, упорядочению конкуренции на этом рынке одновременно с автоматизацией систем оплаты и мониторинга пассажироперевозок.